

# 船舶事故調査報告書

平成26年1月16日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年11月26日 04時00分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港第3区 博多港西防波堤南灯台から真方位300° 800m付近 (概位 北緯33° 36.7′ 東経130° 22.2′)
事故調査の経過	平成24年11月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 <sup>だいふく</sup> 大福丸、13トン FO2-6476（漁船登録番号）、個人所有 16.10m (Lr) × 3.68m × 1.37m、FRP ディーゼル機関、588.4kW、平成11年11月4日 第290-54167号（船舶検査済票の番号） B 漁船 <sup>しょうとく</sup> 正徳丸、4.6トン FO3-31125（漁船登録番号）、個人所有 11.30m (Lr) × 2.49m × 0.81m、FRP ディーゼル機関、169.0kW、昭和60年11月21日 第290-62272号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年1月13日 免許証交付日 平成23年11月22日 (平成28年12月18日まで有効) B 船長B 男性 53歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年3月29日 免許証交付日 平成22年1月8日 (平成27年1月19日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首船底部及び右舷船底部にFRP剝離、船底全般に擦過傷、右舷ビルジキールの脱落、プロペラ翼に欠損及び曲損、シューピー

	<p>ス及び舵軸に曲損</p> <p>B 左舷中央部及び右舷船尾部ブルワークに欠損、操舵室が半壊（全損処理）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び同僚の漁業者が乗り組み、法定灯火を表示し、福岡市<small>おろのしま</small>小呂島に向け、福岡市博多漁港及び博多港西防波堤の内側（東側）を約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長Aは、小雨が降って視界が悪いので、ふだんの出入港時には0.75～1.5海里（M）レンジとするレーダーを3Mレンジとし、遠方から接近する船舶を把握しようと思い、時折、画面に視線を向けたが、画面には雨雲と思われる映像が映るので、主に目視で見張りをを行い、博多港西防波堤南端とその南方にある博多港西公園下防波堤北端との間の水路（以下「防波堤入口」という。）に向首した後、約22knに増速して西北西進した。</p> <p>船長Aは、増速してから約1分後、船首方約10mにB船の紅灯を認めたので、直ちに機関を停止して右舵を取ったが、平成24年11月26日04時00分ごろ、博多港西防波堤南灯台から真方位300°800m付近において、A船船首部がB船左舷船体中央部付近に衝突し、A船はB船を乗り切った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、博多港西防波堤西方を防波堤入口の南側に向けて約11knの速力で東南東進中、船長Bは、臨海部の灯りで船舶の灯火が見えにくいことが多いので、1.5Mレンジにしたレーダー画面を数度見たが、接近して来る船舶らしき映像を認めなかったため、前方に視線を向けたところ、船首方に白灯を認め、A船が接近して来たことを知った。</p> <p>船長Bは、A船を避けようとし、針路を右に2回、それぞれ約10°転じたが、A船の舷灯が見えず、A船の動静が不明のうち、A船が至近に迫ったので、大きく右舵を取り、増速して避けようと思い、スロットルレバーに手をかけた直後、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突し、船長Bは操舵室右舷側に飛ばされて意識を失い、B船は、機関が前進の状態であり、衝突場所付近において、低速で右旋回を始めた。</p> <p>船長Aは、停止した機関を起動しようとしたが、異音がしたので、自力航行できないと思い、本事故発生場所をGPSプロッターに入力し、無線電話で僚船に事故の発生及び救援の依頼の連絡を行い、僚船が来援してB船に横着けした後、B船の機関を止めて停船させるとともに、船長Bの救助を行った。</p> <p>船長Bは、僚船により、博多漁港まで運ばれ、待機していた救急車に引き継がれて病院に搬送され、全身打撲、顔面、左第三指及び第四指の挫創並びに脳しんとうとの診断を受けたが、後日、転院先の病院</p>

	<p>で眼窩内側壁骨折及び左肩胛骨骨折の診断を受け、平成24年末まで入院した。</p> <p>A船及びB船は、それぞれ僚船によって福岡市唐泊漁港にえい航され、損傷状況調査のために上架された。</p> <p>(写真1 A船の損傷状況(プロペラ翼、シューピースの状況)、写真2 B船の損傷状況(操舵室及び船体中央部付近)、付図1 事故発生経過概略図、付図2 衝突状況イメージ図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南、風力 2、視界 不良</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>本事故発生当時には、福岡地方に雷、強風及び波浪の各注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>A船には、同僚の漁業者が乗船中であつたが、後片付け作業を行っており、見張りを行っていなかった。</p> <p>A船は、船首浮上を抑制するための翼が船尾両舷に備わっており、また、前部甲板には漁具等の積載もしていなかったため、操舵室からの見張りに支障となる死角(視界が制限される状態)はなかった。</p> <p>B船は、速力を約12kn以上にすれば、船首浮上による死角が生じるが、本事故時は約11knであり、死角はなかった。</p> <p>海図W1227によれば、防波堤入口の幅は約130mである。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、博多港第3区を西北西進中、レーダー画面では生じた雨雲の映像により、船舶の映像の識別が困難な状況であり、降雨で視界が悪かったものの、船長Aが、主に目視で見張りを行っていたことから、船首方約10mに接近してB船の紅灯を認めB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、博多港第3区を東南東進中、船長Bが、船首方から接近するA船の白灯を認めて針路を右に約20° 転じたものの、A船の動静把握ができなかったことから、A船が至近に迫り、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、博多港第3区において、降雨で視界が悪い状況下、A船が西北西進中、B船が東南東進中、船長Aが、レーダー画面では生じた雨雲により、船舶の映像の識別が困難な状況であり、主に目視で見張りを行っており、また、船長Bが、船首方から接近するA船の白灯を認めて針路を右に約20° 転じたものの、A船の動静把握ができなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考え</p>

られる。

- ・ 降雨等で目視やレーダーによる状況把握が困難な場合は、他船を発見したとき、避航措置等を講じる余裕を得られるよう、減速して航行すること。
- ・ 視界不良時には、乗船している海技従事者等に見張りの助力を得ることが望ましい。

写真1 A船の損傷状況（プロペラ翼、シューピースの状況）



写真2 B船の損傷状況（操舵室及び船体中央部付近）



付図1 事故発生経過概略図



付図2 衝突状況イメージ図

